

Title	東海道濱松宿における人馬遣ひ方について
Author(s)	大山, 敷太郎
Citation	經濟論叢 (1932), 34(4): 770-777
Issue Date	1932-04-01
URL	<a href="http://dx.doi.org/10.14989/130162">http://dx.doi.org/10.14989/130162</a>
Right	
Type	Departmental Bulletin Paper
Textversion	publisher

會學濟經學大國帝都京

# 叢論濟經

號四第

卷四十三第

行發日一月四年七和昭

## 論叢

動的資本と課税

法學博士 神戸正雄

社會理念とイデオロギイ及びミースト

文學博士 米田庄太郎

マルクスに於ける精神科學的方法

經濟學博士 石川興二

## 時論

上海事變を通じて見たる日支關係

經濟學博士 作田莊一

## 研究

大量觀察に於ける理論と技術

經濟學士 蜷川虎三

國勢調査の性質に就て

經濟學士 岡崎文規

焼津鯉漁業に於ける船仲組織

經濟學士 岡本清造

アルフレッドの工業集積理論について

經濟學士 菊田太郎

## 說苑

經濟學と經營學との境界線に就て

經濟學士 谷口吉彦

東海道濱松宿に於ける人馬遣ひ方について

經濟學士 大山敷太郎

デイーチエルの公債論

經濟學士 鹽見眞澄

## 附錄

新着外國經濟雜誌主要論題

(禁轉載)

## 東海道濱松宿における

### 人馬遣ひ方について

大山敷太郎

#### 一、はしがき

東海道濱松宿に關してはさきに一考察を施し、特に人馬繼立組織よりみたるその構成を中心として若干を論述して置いた<sup>1)</sup>。右の際述べし如く、濱松宿において人馬繼立の役務を負擔したのは終始宿内特定の數ヶ町であつて、その他の多くの町々は原則としてこの役務なく、たゞ臨時補充的にこれを負擔するに過ぎなかつたのである。しかし更に重要な意義を人馬繼立上に有してゐたのはいふ迄もなく、宿驛人馬補充の責務を課せられてゐた助郷の村々であつた。然らば、かゝる繼立組織を有する人馬の實際上における遣ひ方は、果して如何なる仕組に基いて、行はれたものであつた

1) 高岡高等商業學校調査課『研究論集』第四卷第三號 p. 136.

2) 雑誌『經營と經濟』第一卷第五號(昭和六年五月)

1) 拙稿、東海道濱松宿に關する一考察(『經濟論叢』第三十三卷、第一、二號)

か。この問題はさきに論及すべくして、しかも未だ果  
さなかつたところである。よつて私はこれについて、  
頗る不十分ではあるが、その一端を述べて見度と思  
ふものである。據るところの文献は單に『人馬遣方帳』  
と題する同宿記録一部に過ぎないが、右の問題に對す  
る一資料となすことが出来る様に思はれる。たゞ、右  
の記録が單に「辰二月」とあるのみで、正確なる年號の  
記載を缺くことは私の遺憾とするところであるが、そ  
の末尾に「井上河内守領分」云々とあるより見て、井上  
侯が濱松移封以後、即ち寶曆年間（西、一七五〇年代）以  
降のものであることは明らかで、このことはその内容  
より見るも亦肯かれるところである。

## 二、宿人馬の遣方

右の『人馬遣方帳』なる記録には先づ「人馬遣方之譯」  
と記して、宿人足百人、宿馬百疋の遣ひ方を述べてあ  
る。

宿人足百人

内

七十五人 宿内□□召抱（蠹蝕推定）日々□□（會所歟）

語

二十五人 近在立人足（蠹蝕推定）

右遣ひ方之儀、日々七十五人之人足を三ツ割に立置、盡二  
十五人夜二十五人宛會所江爲相詰、是を役人足□□□□（與  
名付）歟、右人足は夫々賃錢定通に相渡し、非番二十五人  
は其日々買上げ人足與名付、定之外増賃錢遣之、都合七十  
五人遣拂候上ニ而、近在立人足呼出し御定之員數都合仕相  
勤申候

右は所謂宿人足百人の遣ひ方を規定するものであ  
る。およそ東海道諸宿驛に對して定備人馬百人百疋の  
制と定められたのは寛永十五年のことに屬する。當濱  
松宿においては、その特殊の事情により歩行役町三ヶ  
町百二十八人を以てこれに任じ、後、寛文八年（西、一  
六六八年）の改革により傳馬役町の傳馬役と人馬各相折  
半してこれを勤むるに至つたことは嘗て述べしところ  
である。<sup>3)</sup> しかしてその人馬繼立の實務については、さ

2) 神村文書(寫)  
3) 拙稿、東海道濱松宿に關する一考察(前掲誌)

きに説きたる如く、舊記に「御傳馬、歩役相勤候者共も、名主、年寄、月行事の外は自身馬を引、荷物を擔ひ相勤候由にて……宛然只今の助郷之如くにて」云々とあるを、その起立當時における實際とすべきであらう。然るに時代の経過と共に交通の發達を來すや、いはゆる御役門とて人馬繼立の負擔を有せし人々は多く自らはその生業に専らにして、別におのづから茲に生ぜる職業團たる交通労働者の一群を使役するに至りたるべきは、是亦さきに私の指摘せしところである。今前掲記録を見るに、原本に蠹蝕の個所があることは遺憾であるが、右の事情は明らかに知られるのである。即ちいはゆる御定百人の宿人足は最早やこの時代にては完全に雇人足であることを示してゐる。御定百人の宿人足は七十五人の宿内召抱（召抱の二字蠹蝕や不明なるも、後に「右百人之人足は丈夫成者共相撲み召抱置」云々と見ゆる記事があるので推定される）の人足と、二十五人の近在立人足とを以て組織し、更にその實際の運用は前者を二十五人宛に分ち、各々交代を以て、晝詰、夜詰、

非番の三者とし、晝詰、夜詰に當れるものはこれを、役人足といひ、夫々賃錢定め通りの通りを渡し、非番のものはこれを特に買上げ人足の名を以て呼び、定めの外に別に増賃錢を給した。しかして、右都合七十五人を遣拂ひし上は、近在立人足として定められし二十五人のものを呼出して使役し、以て御役門の負擔として定められたる百人の人足役を勤むる仕組である。茲に近在立人足とは果して如何なる性質のものなりや、必らずしも判然しない。然し乍ら、後にこれと關聯して、「右百人之人足は丈夫成者共相撲み召抱置、御荷物御繼合而已遣」云々といふ如き記事の存するより見れば、これが何等か特別の契約を以て、御役門の連中と雇傭關係の下にありしものなることは、殆んど疑がないであらう。

右の如く、人馬繼立の責務を有せしいはゆる御役門の人々は、宿内外の強壯者を召抱へて御荷物繼合にこれを遣つたのであるが、然らば彼等は全然繼立の實務に携らざりしやといふに、必らずしも然らず。即ち

前掲のものに續き、但書として次の如く見ゆるものがあるのである。曰く、

御用向御通行之御方様江提灯持井□拂人足、御止宿之節御荷物之番人且御荷物附おろし手傳人足等は御役町之者共軒別に順番相立置、入用之時々呼出し遣ひ申候云々。

由是觀之、荷物繼立の如き所勞多きものは雇人足に任せたるも、比較的勞力を要せざるものはなほ御役門のものが相交代して、自らこれに當つたことが明らかであらう。

次に宿馬百疋の遣ひ方については次の如き規定であつた。

一宿馬百足

内 五十疋 宿 厩

五十疋 在方立馬

右遣ひ方之儀、宿厩五十疋日々順番帳に馬士名前記し置き右當り日之馬士共會所に爲相詰、入用之時々馬爲引出、右五十疋遣ひ拂候上は在方立馬呼出、御定之員數都合仕り相勤申候。

尤、宿厩五十疋之分、一晝夜に一度を役與號し、兼而定置候賃錢相渡し、二度順番之者は買上與名付、定之外増賃錢遣之、在郷馬呼出候節は其時々に応じ増減相立賃錢

東海道濱松宿における人馬遣ひ方について

#### 相渡申候」

宿人足百人が宿内召抱人足七十五人、近在立人足二十五人より成つてゐたに反し、宿馬百疋は右に見る如く、兩者五十疋宛即ち相折半せられてゐる。が、宿馬五十疋の分において、一晝夜一度を役といひ兼ねて定めの賃錢を與へ、二度目（以下）のものは買上げと名づけて、定めの外の増賃錢を給してゐるのは、人足の遣ひ方において晝夜當番のものをおなじく役といひ、非番のものを買上げと稱して、後者にのみ増賃錢を與ふる仕組と同巧異曲である。人足役において何故に晝詰、夜詰、非番の如き區別を設けしやについては何等徴すべき文獻はないが、思ふに濱松宿における繼立は上りは舞坂宿迄、下りは見附宿迄であつて、前者は三里にちかく、後者は四里を超えてゐる。一度の繼立にこの距離を往復するのであるから、一晝夜二回以上の勤務は全く不可能で、恐らく通常一回であつたであらう。晝詰、夜詰の區別はこの必要より設けられた各々の場合、補充せしものが即ち非番（買上げ人足）のものである

つたと解せられる。然し實際においては七十五人の人足がこれを順次交代するのであるから、その勤務はおのづから均等なりしはいふまでもない。

### 三、助郷人馬の遣ひ方

『人馬遣方帳』の記載に據れば、當時の濱松宿助郷高は二萬三百六十四石、その村數七十七ヶ村にして、ことごとく濱松領に屬してゐた。濱松藩においては助郷人馬課徴に關して特に「助郷人馬割元役所」(或は「助郷人馬割役所」とも見えてゐる)なるものを設置し、代官一人手代一人をして、これが事務をとらしめてゐた。宿方において宿人馬にて不足の分は、右の人馬割元役所へ願つて助郷諸村に對する「觸廻狀」を乞ひ、これを以て村々へ觸出したものである。しかして、助郷人足の遣ひ方は寄り次第に人足の名前を帳面に書き記し、この帳口順に「御荷物」へ差入れ、賃錢は直ちに渡した。然し、この際一言すべきは、當宿は隣宿への里數遠きが故に、御拂の員數より多くいはゆる添人足なるもの

を加へ、例之、一棹四人持の長持に對しては六人、二人持の荷物には三人宛といふ如く、人足の配當を多くしてゐた。勿論、この添人足の賃錢は別段支給せられず規定御拂の員數を持繼の人數へ割賦せられたものであるから、助郷農民のうくべき賃錢はよし満足に支給せられたとするも御定より少額であつたことである。

次に、いはゆる「御朱印」、「御證文」の人馬は無賃人馬として、これは一般に原則として助郷に配賦すべからざるものとされ、幕府當局よりも屢々戒節が發せられてゐる。然るに濱松宿においてはこれは人足百人分を限りとし、若し右を超過する時には助郷諸村に對し各々その村高に應じて割り當てられた。

「無賃人足百人外之立數ニ而、助郷人足ニ而相勘候節は、其分之(三字、蠹蝕推定)無賃立高を以村高に應じ候様平均仕割當申候、若し其年々平均に相成兼候得は、翌年に至り平均割付、右無賃人足村々無甲乙爲相勘申候」云々

と見ゆるのがそれである。然し時には無賃人足百人以内と雖も助郷へ觸當てられしこともあつたが、この際は相當の賃錢を支給せられた。

又、人足觸當に際しては助郷惣代として定められし七人のものがあつて、觸當の高に應じ一兩人或は不殘のものが立會つた。これ等のものは、即刻問屋場へ赴き、人足差入方を見届け、宿助郷の人足立馬を改め、その時々書付を取立て、歸つたが、これ、いふまでもなく、人馬遣ひ方の上に不正或は不公平の生ぜざらんことを期せるものである。

助郷馬の遣ひ方も人足と同じく、寄次第馬士の名前を帳に書き記し、帳口順に「御荷物」へ差入れ、賃錢は直ちにこれを渡した。但し、こゝに注意すべきは馬にあつては宿助郷相談の上にて、一ヶ年助郷馬勤高を三千三百疋と定め、觸當の都度「勤印札」なるものを馬士銘々へ渡し、その年の暮に至つて、宿役人、助郷惣代庄屋等が立會ひ、右「札」を以て勤數を改むる制度の行はれしこと、これである。かゝる仕組であつたから本來なれば、宿馬立切以後にあらざれば助郷へ配賦すべからざる制であるにも拘らず、その必要に應じては、宿方において未だ御定の員數を立切らざる以前におい

て、屢々助郷馬へ觸當つることが行はれた。要は、一ヶ年を通じて宿助郷間契約の三千三百疋の員數を超過しなければよかつたのである。しかして、この助郷馬は宿馬同様に使役し得たのであつて、有賃無賃の區別なく差入れ、「御朱印」、「御證文」等無賃の分に對しては有賃本馬同様の賃錢を支給した。

各助郷村々の持立馬數はさきに一言せし藩により設置せられたる「助郷人馬割元役所」において調べおき、宿方にては入用の都度申出で、この申出次第に右役所より助郷村々へ觸當てたのである。しかして、なほ一言すべきは、一ヶ年契約高の馬數三千三百疋を超過したる場合のことである。この場合においても矢張り觸當次第村々にては苦情なく、御用御差支なき様出役するを要した。然し乍らこの餘分觸當の場合に對しては一回につき増賃錢二百四十八文を宿方より馬士に給付する規約であつた。

以上述べたる如きは濱松宿における人馬遣ひ方の大要である。然し、右は全く通例の場合のことであつ



## 四、あとがき

た。いはゆる大通行に際しては一時に數百人乃至は一千人或は二千人を超ゆる大人馬の繼立を要することが稀でなかつた。<sup>4)</sup>かゝる際には以上の如き人馬遣方を以てしてはその用に應ずることが出来ない。そこで濱松宿においては大通行御繼立にて一時に千人以上の人足を助郷へ觸當つる際には特に助郷各村毎に村役人をして各自の村々人足を引連れて宿方へ罷出で、宿役人の差圖を受けて人馬繼立における混雜を多少とも減少せしめんとした。猶又二千人以内の人足なればともかく助郷村々にて都合せしめ、未だ不足の場合には濱松領無役村二十九ヶ村にて四百四十一人、宿内無役町の内十二ヶ町より二百十四人、合計人足六百五十五人を徵集してこれに備ふる仕組であつた。この際無役村々へは助郷惣代より、無役町へは問屋役より願出で「人馬割元役所」より指令が發せられ、指令次第直ちに一村一町限り役人共が人足を引連れて問屋場へ馳付け、宿役人の差圖をうけて夫々差配したものであつた。

以上私は與へられたる資料に基き、東海道濱松宿における繼立人馬の遣ひ方を述べた。もとよりこれを以て徳川氏驛政二百數十年に亘る實際となすべきではないが、又以ていさゝかその一斑を覗ふことが出来るであらうと思ふ。たゞ、茲に注意すべきは右は人馬遣ひ方の規定を示せるもので、その運用の實際において果してこの規定通りに遵行せられしや否やの點である。殊に利害を異にする宿助郷の兩者間において、常にこの規定通りに行はれて圓滿なる協調が遂げられたものであつたか。勿論、これは兩者間協定、双方の代表者立合の下に行はれたる以上、容易にその勤め方につき紛擾の生ぜざるべき筈であつた。然るに不幸にして事實は往々にしてこれに反した。およそ、助郷なるものはその始め「宿驛人馬の補充」として指定せられたものであつたが、後にはそはむしろ、宿驛人馬繼立における主要なる、缺くべからざる役割を演ずる、否、演ぜざる

4) 拙稿、姫街道の研究(本庄博士編「日本交通史の研究」所收)

べからざるものと化した。このために助郷農民の經濟生活が如何に破壊せられ、萎靡衰退せしめられしかは、さきに私のやゝ詳述せるところであるが、當濱松宿においても當然この事例に洩るゝものでなかつたのである。人馬需要の激増がいゆる御役門の負擔を増加せしむると共に、更にそれ以上に助郷諸村への課徴を増大せしめ、この事情たるや、やゝもすれば兩者の利害不一致より屢々衝突を來さしめた。舊記<sup>5)</sup>によるに既に延寶八年（西、一六八〇年）四代將軍家綱薨去に際して、日夜人馬の需要はげしかりし時のことゝして、「濱松領不役村之人馬を御願申上、夥敷觸出し御用相勤申候に付、村々舉而時の御城主様へ御訴訟申上、宿方及出入候得共、一體此節宿方之難澁有體に御座候ひしや、宿方申譯相立申候」云々と見え、又「宿方困窮漸々相増、往還御用打續事繁御座候に付、助郷外村に觸當候人馬兎角無止事御座候」……「困窮次第に相募宿馬持立も出來難、追々減少仕、年に寄に有馬二十疋或は三十疋、多しと雖も四十疋之數に至候義者決而無御座、右に隨

ひ助郷人馬共に年數夥敷觸出申候に付、折々宿助郷爭論出來仕、惣代立合庄屋共色々心腸を焦し候得共、中々難行屆、助郷一統必至と行詰、其上凶作等折々に而諸色高値に相成申候付、出入三十ヶ年餘之間助馬凡三分之二退轉仕候」などゝ記されてゐるものがある。以て、その實情の一端を推察すべきであらうと思ふ。

5) 拙稿、助郷と農民の生活（本庄博士編『日本交通史の研究』所收）  
6) 濱松宿御役町由來記<sup>1)</sup>（寫）  
1) Bruno Moll, Lehrbuch der Finanzwissenschaft. S. 114.  
神戸博士、財政學大系、541頁